

"Caso D." - Turntable Seat

Patente Española

MEMORIA

descriptiva sobre: *"Perfeccionamientos en camiones y furgones auto-
motores y vehículos similares."*

POR

R. A. Lister & Company Limited

DE

*Dursley,
Condado de Gloucester,*

Inglaterra



El presente invento consiste en ciertos perfeccionamientos introducidos en los camiones o furgones automotores y vehículos similares, del tipo de aquellos que tienen en uno de sus extremos una parte o chasis que constituye lo que pudiéramos llamar la caja del vehículo, y en el otro extremo la parte motriz, que es donde vá instalado el motor o grupo motor, yendo esta parte articulada o engoznada al camión de manera que la dirección del vehículo se realice por la parte o cuerpo de la plataforma donde vá instalado el motor, siendo estos camiones de fácil adaptación para ser gobernados por el conductor, en cualesquiera posiciones difíciles, y de poder doblar curvas de pequeño radio.

Los camiones automotores y vehículos similares de este tipo, según hasta ahora han venido construyéndose, (véase por ejemplo la patente inglesa nº 273.478) iban provistos de una manivela o manubrio en la parte destinada al motor y de un asiento para el conductor en la parte que constituía la plataforma o cuerpo del vehículo, yendo las cosas dispuestas de tal modo que el conductor pudiera ir situado de frente a la dirección en que el vehículo marcha normalmente, pero en el caso de tener que invertir la marcha de éste tenía necesidad de girar sobre su asiento, para poder mirar hacia atrás, o bien apearse del camión para ir mirando de frente en la dirección contraria, (es decir, hacia la parte trasera del vehículo), cuando el camión es arrastrado hacia atrás. Uno de los fines del presente invento, es realizar una forma constructiva del mismo que suprima este inconveniente.

Con arreglo al presente invento, aquella parte del camión donde vá instalado el motor, lleva el asiento para el conductor, así como un dispositivo de gobierno acoplado al mecanismo de mando que establece la interconexión entre el camión propiamente dicho y el cuerpo o parte de éste donde vá instalado el motor. En su consecuencia, el conductor podrá permanecer en su asiento sin necesidad de moverse mientras gobierna la marcha del vehículo, y en todo



momento podrá ir situado materialmente de frente a la dirección general en que se mueve el vehículo.

El mecanismo de gobierno podrá constar de un engranaje anular en la parte llamada del cuerpo del camión que engrana con una rueda dentada dispuesta en la parte donde vá instalado el motor, produciéndose la rotación de dicha rueda dentada por el mecanismo de gobierno antedicho.

Preferentemente la conexión o acoplamiento de la parte motriz del vehículo con el cuerpo o plataforma del mismo estará establecida de tal modo que pueda la parte motriz efectuar la rotación en la amplitud de un círculo completo con relación al cuerpo del vehículo. En estas condiciones la marcha invertida del vehículo se podrá efectuar dando a la parte que lleva el motor una vuelta de 180°, lo cual es factible mediante el engranaje anular antedicho. Es de advertir que cuando el vehículo invierte la marcha el conductor seguirá siempre mirando de frente en la dirección en que marcha el vehículo, lo cual facilita considerablemente la maniobra de éste en posiciones o situaciones difíciles.

Para fijar bien las ideas respecto del invento procederemos ahora a describir, por vía de ejemplo, una forma de ejecución del mismo con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales:

La Fig. 1 es un alzado lateral en corte parcial, de un camión con motor del tipo anteriormente citado, y al cual vá aplicado el presente invento, siendo la Fig. 2, un plano en corte parcial.

Lo que designamos con el nombre de parte del "cuerpo" del camión, o sea la plataforma de éste, comprende en realidad una plataforma o chasis 10 que lleva cerca de uno de sus extremos dos ruedas sustentadoras o de arrastre 11, cuyo diámetro es insuficiente, para que puedan sobresalir del nivel de la plataforma. En el otro extremo del chasis hay dispuesto un marco o bastidor de acero formado por dos elementos longitudinales de sección acanalada 12, 13 cuyas



canales dan de frente hacia el interior, una parte delantera curva 14, de sección o perfil acanalado igualmente, con la canal mirando hacia el interior y sujeta por sus extremidades a las extremidades delanteras de las bandas o elementos longitudinales 12, 13, respectivamente, y, además, una sección transversal acanalada 15 que une los elementos 12 y 13, y dispuesta igualmente de modo que su canal mire hacia el interior. El bastidor de acero constituido en esta forma presenta una abertura 16, en la cual vá dispuesto un anillo de sección acanalada 17, teniendo este anillo su canal hacia el exterior. Dicho anillo 17, forma parte integrante del bastidor donde vá instalado el motor, y el alojamiento 18 del motor vá unido al expresado bastidor por medio de los listones de ángulo o escuadras 19, 20, dispuestos a modo de cuerdas del anillo acanalado 17 y con sus brazos horizontales situados debajo del anillo. Los citados listones de ángulo 19-20 ván sujetos al anillo 15, por medio de las abrazaderas 21 de hierro angular. Dentro del alojamiento o garita 18 del motor vá montado a pivote un órgano 22 en forma de U, según se indica en 23, prolongándose dicho órgano en sentido descendente y hacia la parte posterior. Los bloques cojinetes o apoyos 24 de cada uno de los brazos de este elemento en forma de U sirven de sostén a un árbol horizontal 25 que es portador de una rueda tractora central única 26. Esta rueda es susceptible de elasticidad en sus movimientos en razón a la holgura con que el órgano 22 puede girar alrededor de su pivote, pudiendo emplearse cualquier dispositivo de muelle que gobierne dicho movimiento, según se indica, por ejemplo, en 27.

Dicho se está que el camión irá equipado de un motor de combustión interna y de los correspondientes mecanismos de mando y gobierno del motor, los cuales ni forman parte del presente invento, ni ván representados en los dibujos.

El anillo de sección acanalada 17 en unión del alojamiento o garita del motor y de las piezas en él dispuestas, (a todo lo cual se designa con el nombre de



parte motriz del camión), vá montado a rotación en dicha abertura 16. En la forma de construcción representada en los dibujos dicho montaje comprende tres rodillos de antifricción 28, que descansan en los soportes 29 sujetos a la parte del cuerpo o sea la plataforma del camión.

La rueda motriz central y única 26, vá colocada en el eje vertical alrededor del cual gira la parte motriz del vehículo con relación a su plataforma 10, yendo dicha rueda motriz acoplada por un engranaje de cadena apropiado, al motor de combustión interna antedicho, y por encima del motor y sobre la parte superior de su alojamiento 18, hay dispuesto un asiento 30 para el conductor. Detrás de dicho asiento y montado en el mismo alojamiento 18, hay un depósito 31 para el combustible. Enfrente del asiento 30 hay un árbol de dirección 32, dispuesto en sentido vertical, el cual lleva en su extremidad superior un volante de gobierno 33 y en su extremidad inferior una rueda dentada 34. Esta rueda dentada engrana con un piñón 35 solidario de otra rueda dentada 36 que engrana en una rueda anular 37 de dientes internos sujeta a los elementos 12, 13 y 15 del chasis del camión y alrededor de la abertura 16 donde gira toda la parte donde descansa el motor. Tanto el piñón 35 como la rueda dentada 36 ván montados en un árbol 38, y este árbol, así como la extremidad inferior del árbol de mando 32 descansan por medio de unos cojinetes o soportes cualesquiera apropiados en una caja 39 formada de dos partes y montada en un soporte 40 que se prolonga entremedias de los lados del alojamiento 18 del motor.

Un mecanismo de freno con su órgano de mando correspondiente, parte del cual vá indicado en 41 en la Fig. 1, podrá servir para la rueda receptora 26, y en caso de conveniencia, las ruedas portadoras 11 podrán también ir equipadas de frenos.

Las extremidades de las bandas longitudinales 12,13, del chasis situadas junto al motor, llevan unos pernos giratorios 42, montados en los soportes 43 que hay sujetos



al costado inferior de los elementos longitudinales expresados. Estos llamados pernos giratorios ván situados a una altura tal que no puedan estar normalmente en contacto con el suelo, pero en el caso de producirse un movimiento de viraje demasiado rápido del camión o de una intempestiva aplicación de los frenos, aun cuando la parte del motor llegara a colocarse a un ángulo con respecto a la línea central del chasis, dichos pernos, evitaran que vuelque el camión.

Aun cuando hemos hecho la descripción del invento en la forma de ejecución especial que consideramos más acertada, se sobreentiende que esta no es limitativa, por cuanto que su aplicación puede hacerse extensiva a cualesquiera vehículos del tipo antedicho, y mediante cualquier clase de motor o de montaje entre la parte giratoria del camión que lleva el motor y la parte que constituye la plataforma del vehículo.

N O T A.

Habiendo ya descrito ampliamente la naturaleza de nuestro invento, asi como la manera de llevarlo a la práctica, debemos hacer constar que las disposiciones antedichas son susceptibles de ligeras modificaciones en sus dimensiones y detalles, sin que se altere por ello el principio fundamental del invento. Tambien se hace constar que dicho invento se refiere a la patente Inglesa de fecha 28 de Abril de 1928, señalada con el no 12,516, acogiendo, por lo tanto, a los beneficios del Convenio Internacional de 1883, modificado por el Acuerdo de la Conferencia de Bruselas de Diciembre de 1900 y lo que constituye la esencia de dicho invento y por lo que solicitamos patente de invención por veinte años en España es por: "Perfeccionamientos en camiones y furgones auto-motores y vehículos similares"; caracterizándose por lo siguiente:

1o.- Por el hecho de que la parte del camión donde va instalado el motor lleva un asiento para el conductor, asi como un dispositivo para el gobierno del vehículo, (por



ejemplo, un volante de dirección), acoplado a un mecanismo de dirección que establece la interconexión entre la plataforma propiamente dicha del camión y la parte o cuerpo de éste donde vá instalado el motor.

2º.= Un camión automotor con arreglo a la reivindicación 1ª, en el que el citado mecanismo de gobierno comprende un engranaje anular, (vg. 37), en la parte de la plataforma del camión, el cual engrana en una rueda dentada (vg. 36), dispuesta en la parte donde vá el motor, revolucionando dicha rueda dentada por el impulso del volante de dirección, y mediante un engranaje de transmisión tal como 34, 35, por ejemplo.

3º.= Un camión automotor con arreglo a las reivindicaciones 1ª y 2ª, en el que la plataforma o chasis del camión contigua a la parte de este donde vá instalado el motor, lleva unos pernos giratorios situados a una altura tal que no puedan estar normalmente en contacto con el suelo, para los fines especificados.

4º.= Un camión automotor o vehículo análogo, del tipo anteriormente citado, según queda descrito con referencia a los adjuntos dibujos.

"Perfeccionamientos en camiones y furgones auto-motores y vehículos similares"; tal y como queda substancialmente descrito en la presente memoria e ilustrado en los dibujos que se acompañan.

Esta memoria consta de seis hojas escritas por una sola cara.

Madrid, 26 de Marzo de 1929.

R.A. LISTER & COMPANY LIMITED.

P.P.

[Handwritten signature]
SAN PEDRO
JANU 26 1929

Fig. 1.

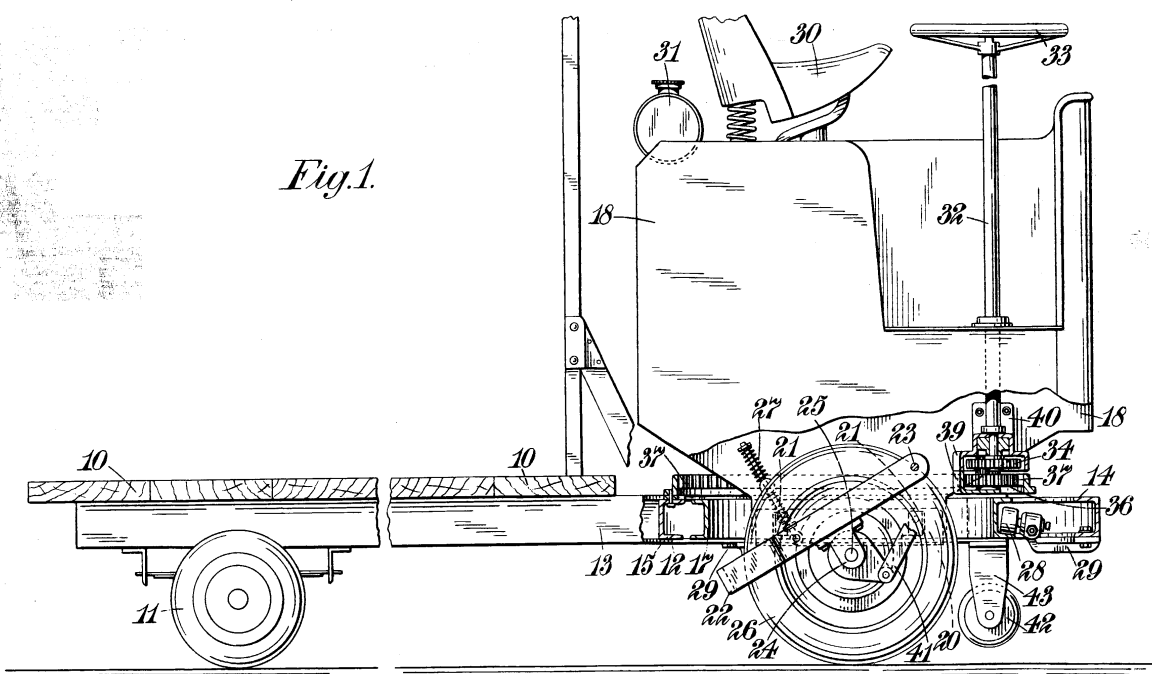


Fig. 2.

